



Judul : Patriotisme Semu Subsidi BBM
Tanggal : Jumat, 18 September 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : 6

Publik perlu mulai menyadari bahwa BBM murah di SPBU itu mahal pengorbanannya di APBN.

Oleh **Muhamad Rosyid Jazuli**

Makin sering kita mendengar narasi bahwa subsidi BBM kemurahan hati pemerintah di tengah krisis. Setelah Mei lalu, September ini lagi-lagi Menteri Bahlil menyampaikan, meski harga minyak dunia naik, harga BBM di dalam negeri, khususnya Pertalite, ditahan.

Di satu sisi, beberapa pihak boleh jadi melihat sikap pemerintah adalah patriotik demi menjaga daya beli publik. Di sisi lain, kita juga menyaksikan bagaimana neraca fiskal kita hemoragi atau "pendarahan".

Pada kurun 2017-2024, belanja subsidi dan kompensasi BBM di Indonesia mencapai sekitar Rp 950 triliun. Jika memasukkan subsidi dan kompensasi listrik, angkanya lebih fantastis, yakni mencapai lebih dari Rp 2.000 triliun—sebuah angka yang selayaknya sebagian besar ekonom sayangkan.

Meski terdengar patriotik, subsidi ini nyatanya terus jadi "benalu" fiskal. Dari perspektif ekonomi-politik kebijakan, setidaknya penyebabnya ada dua persoalan fundamental.

Pertama, keengganan pemimpin menjaga "imunitas" fiskal. Ketika pemerintah terbiasa belanja subsidi, APBN berubah menjadi penyangga permanen terhadap setiap gejala eksternal.

Mental *spender* (pembelanja) lebih kuat daripada mental *earner* (penghasil). Pemerintah pun sibuk membayar konsumsi hari ini daripada membangun kapasitas ekonomi yang menghasilkan pendapatan di masa datang.

Kedua, lembeknya daya tahan politik para pemimpin. Subsidi BBM terus memberikan kepuasan politik instan: harga tak naik, pemerintah dipuji, keresahan mereda. Namun, manfaatnya bersifat jangka pendek, sedangkan biaya fiskalnya dapat diwariskan bertahun-tahun.

Hasilnya, subsidi BBM kokoh menjadi komoditas politik dalam kebijakan populis yang dalam praktiknya mudah diberikan, sulit dihentikan, dan semakin mahal ketika sudah menjadi ekspektasi masyarakat.

Pengalaman dari Afrika dan Amerika Latin memperlihatkan satu pola yang berulang. Subsidi konsumsi, termasuk BBM, dapat bertahan lama karena sangat populer secara politik, tetapi pada akhirnya menggerus anggaran dan menciptakan distorsi politik dan ekonomi.

Pengalaman negara lain semestinya menjadi pelajaran. Di Angola, subsidi BBM pernah mencapai sekitar 3 persen PDB pada 2021 dan US\$4,3 miliar pada 2022. Anggaran ini jauh lebih besar daripada belanja kesehatan atau pendidikan hingga periode tersebut (IMF, 2026).

Di Bolivia, subsidi BBM pada 2024 diperkirakan mencapai 3,9 persen PDB secara fiskal. Lebih dari separuh manfaat subsidi Bolivia bahkan dinikmati kelompok 20 persen terkaya (IMF, 2025).

Dengan subsidi BBM sebesar itu, nyata kedua negara tersebut sampai sekarang gagal mengangkat ekonominya. Harga BBM murah tak otomatis menghasilkan masyarakat yang lebih produktif.

Pada soal bagaimana membelanjakan subsidi, kita perlu melihat China yang banyak menggunakan bantuan negara terhadap sektor strategis dan peningkatan kapasitas produktif. Pada 2025, belanja penelitian dan pengembangan Negeri Tirai Bambu ini mencapai 3,93 triliun yuan (sekitar Rp 9.000 triliun) atau 2,8 persen PDB. Ini belum termasuk belanja riset dasar yang

mencapai sekitar Rp 640 triliun (National Bureau of Statistics of China, 2026). Dana pemerintah China tersebut terbukti mendorong sektor swasta untuk juga urun daya membiaya ekosistem riset, inovasi, dan produksi di negara tersebut.

Ini menunjukkan bahwa negara bisa dan perlu menggunakan kapasitas fiskal dan kebijakan industrinya untuk membangun kemampuan teknologi, bukan sekadar membuat konsumsi energi lebih murah.

Kebijakan Pemerintah Presiden Prabowo, pada batas tertentu, sebenarnya mulai memiliki arah menjanjikan. Program Koperasi Desa Merah Putih, Sekolah Rakyat, revitalisasi sekolah, dan berbagai investasi sumber daya manusia patut diapresiasi. Orientasinya jangka panjang dan fokus membangun kapasitas masyarakat.

Namun, cara membiayainya harus tetap bisa dipertanggungjawabkan. Program-program ini melibatkan biaya triliunan rupiah dalam waktu cepat. Ini bukan uang gratis. Ekspansi kapasitas dan infrastruktur yang cepat tersebut harus disertai komitmen untuk disiplin dalam biaya pembangunan, biaya operasional jangka panjang, kualitas aset, dan keberlanjutan pembiayaannya.

Patriotisme semu

Kembali pada BBM, hingga awal Agustus, realisasi kumulatif bahkan telah mendekati Rp237 triliun, lebih dari 52 persen dari pagu setahun. Dengan harga minyak dunia kini menembus US\$100 per barel, risikonya jelas semakin besar.

Jika harga minyak bertahan di kisaran tersebut dan selisih harga Peralite berada sekitar Rp 7.000- Rp 8.000 per liter, maka sisa kuota Peralite 2026 saja berpotensi membutuhkan tambahan kompensasi sekitar Rp 77 triliun-Rp 88 triliun (Kementerian ESDM RI, 2026).

Dengan mempertimbangkan subsidi listrik dan tren realisasi sepanjang tahun, beban subsidi dan kompensasi energi pada 2026 sangat mungkin berada di kisaran Rp 330-Rp 380 triliun. Angka ini bahkan bisa lebih tinggi bila harga minyak bertahan di atas US\$100.

"Membakar" anggaran sekitar Rp 300 triliun itu, sayangnya, setara dengan biaya kesempatan (*opportunity cost*) melewatkan ekspansi di berbagai sektor seperti infrastruktur, manufaktur, dan pendidikan.

Ratusan triliun tersebut kira-kira setara 20-23 kali biaya Pembangunan MRT Jakarta fase I, sekitar 3-4 kali nilai investasi pabrik baterai kendaraan listrik terintegrasi di Karawang, atau lebih dari 13 kali anggaran Sekolah Rakyat di 2026.

Karena itu, pemerintah dan politisi perlu lebih bijak melihat subsidi. Sudah menjadi harga BBM sebagai komoditas politik. Subsidi barang yang universal bukan kemurahan hati. Apalagi, ironisnya berbagai studi telah mengonfirmasi bahwa sebagian besar manfaatnya justru dinikmati oleh orang kaya (Coady dkk., 2015).

Dalam konteks ini, subsidi BBM adalah patriotisme fiskal semu berkedok kemurahan hati pemerintah. Dalam jangka panjang, ia benar-benar akan menjadi apa yang almarhum Faisal Basri sebut sebagai 'kanker' fiskal yang menggerogoti kemampuan pemerintah membangun ekonominya.

Momentum kendaraan listrik (EV) harus dimanfaatkan. EV memang bukan solusi tunggal dan bukan pula obat mujarab bagi seluruh persoalan energi. Tetapi ia dapat menjadi tangga transisi yang mengurangi ketergantungan terhadap BBM, memperluas industri baru, dan perlahan memutus hubungan politik antara harga minyak dunia dan kesehatan APBN.

Pada akhirnya, pembangunan bukanlah kompetisi untuk membuat hidup masyarakat semurah mungkin. Pembangunan adalah usaha membuat masyarakat semakin mampu membayar hidupnya sendiri dengan produktivitas yang semakin tinggi.

Ketika terjadi krisis minyak di tahun 70-an, sejumlah negara pengimpor minyak kelimpungan, termasuk Jepang dan Singapura. Alih-alih meningkatkan subsidi, mereka segera melakukan gerakan nasional untuk hemat energi.

Jepang mengeluarkan kebijakan batas suhu pemanas atau pendingin. Beruntung, berbagai pihak di berbagai sektor sigap mendukung kebijakan "kerja keras" ini. Senada dengan itu, Singapura berhasil keluar dari krisis dengan meminta masyarakatnya *to do tough things* atau sederhananya mau "ikut susah", salah satunya dengan hemat energi.

Indonesia membutuhkan keberanian yang sama. Subsidi yang benar-benar perlu, lindungi. Subsidi yang produktif, perkuat. Tetapi, subsidi yang membuat kita nyaman sekaligus membuat APBN pendarahan, sudah waktunya diperketat.